

*LA CINQUENA COLUMNA VA
CONTROLAR L'AERÒDROM
MILITAR DE TORTELLÀ
JULI CLAVIJO*

Una visió global de "*La Gloriosa*"

Aquest és un petit relat elaborat a partir del testimoni de dos veïns de Tortellà que van viure directament els fets: el Sr. Emili Pagès i el Sr. Jaume Espígol, la família del qual eren els masovers del mas del Roure Vell. Aleshores tenien 13 i 12 anys, respectivament. El camp d'aviació de la República era al mas Pla, al prat de Tapiola, on avui hi ha una pista per a ultralleugers. Com a restes arqueològiques, han arribat fins avui un refugi antiaeri i les instal·lacions que es van fer servir com a dutxa i sanejament, encara que reconvertides per a usos agrícoles. A més d'aquestes restes, al carrer Besalú hi ha l'empremta ocasionada pel fregament d'un camió que accedia a la plaça de l'església carregat de carcasses d'avió.

Quan fou construït? Quin paper va tenir aquest camp en les operacions militars? Abans de respondre aquestes preguntes, serà interessant explicar, encara que breument, l'organització de l'aviació republicana, *La Gloriosa*, segons la terminologia d'aquella època, a fi de situar la història del camp d'aviació de Tortellà en un context més global.

Abans d'esclatar la guerra, la República tenia dividida l'arma aèria en dos departaments diferents: l'Aviació Militar i l'Aeronàutica Naval, que depenien, respectivament, de l'exèrcit i de la marina. El 1933 va ser creada la Direcció General d'Aeronàutica, com a responsable dels aspectes tècnics, administratius i de formació tant de l'aviació militar com de la civil. A Catalunya, la base aèria del Prat de Llobregat era on s'estava l'esquadra número 3, formada per avions Hispano-Nieuport 52. I respecte de l'aviació naval, els aparells, principalment hidroavions Savoia, eren a Barcelona. Quan es produí l'aixecament militar dels generals rebels, la major part de l'aviació va romandre fidel a la República, i el primer militar executat pels franquistes va ser el comandant Virgilio Leret Ruiz, cap de la base d'hidroavions de Melilla, per haver-se resistit a les forces revoltades. El maig de 1937 es va crear l'Arma d'Aviació, la qual va unificar



els dos departaments existents fins aleshores, que van passar de dependre del Ministeri de la Guerra, tal com havia succeït des del començament de la guerra, al nou Ministeri de Marina i Aire. Aquest canvi implicà també una nova organització del desplegament de les forces aèries, ja que d'un criteri de contingent militar se'n va aplicar un altre de basat en el territori. D'aquesta manera, van ser creades les regions aèries, que estaven dividides en sectors cadascun dels quals tenia un nombre variable d'aeròdroms, fins a superar la xifra total de més de quatre-cents. Les regions aèries eren les següents: la Primera Regió Aèria comprenia les províncies de Madrid, Toledo, Conca i Guadalajara. La Segona, Almeria, Múrcia, Jaén i Albacete. La Tercera tenia al seu càrrec les de Barcelona, Tarragona, Lleida, Girona i la zona d'Aragó ocupada per les tropes republicanes. La Quarta comprenia Alacant, València, Castelló i el sud de Terol. La Cinquena Regió Aèria abraçava Badajoz, Còrdova i Ciudad Real. La Sisena, amb base principal a Cantàbria, tenia al seu càrrec, a més d'aquesta, Astúries, Guipúscoa i Biscaia. I la Setena tenia les províncies d'Albacete, els espais centrals de Ciudad Real i Conca, i València. Quan el novembre de 1937 la República va perdre les províncies riberenques del Cantàbric, es va formar l'Octava Regió Aèria per tal de donar suport a l'exèrcit d'Andalusia¹.

La construcció de l'aeròdrom de Tapioles

No sabem la motivació exacta que va tenir l'autoritat militar per fer un camp a Tortellà, però podem deduir que la instal·lació devia tenir dues funcions principals. La primera, la de servir de lloc d'entrenament de pilots, perquè els testimonis, tal com tindrem ocasió de comentar, manifesten que, quan els avions volaven, ho feien entorn el camp. I la segona, la de servir de protecció de Figueres i molt especialment de Colera, ja que aquest va ser un objectiu prioritari de l'aviació i de la marina feixistes pel fet que hi havia un pont per on passava el ferrocarril que venia de França, i era, per tant, un punt d'entrada essencial del material militar que arribava a la República. Val a dir que, malgrat els nombrosos bombardeigs que va patir, el pont no va ser destruït mai. Hem de suposar que, a més d'aquestes funcions, l'aeròdrom devia servir per donar suport a les tropes del front pirinenc.

L'aeròdrom de Tapioles, tal com ja s'ha dit, estava situat entre els termes municipals de Tortellà i Argelaguer, al mas Pla. Els terrenys foren expropiats per ordre del Govern per atendre les necessitats de guerra, i la família propietària no



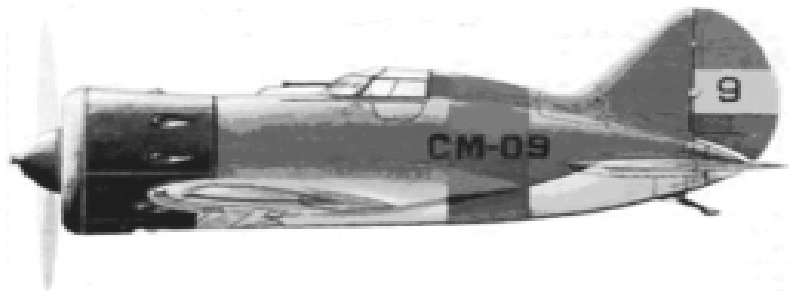
¹ L'obra més sistemàtica entorn de l'aviació republicana és la de Carlos Saiz Cidoncha *La aviación republicana*, 3 vol. Madrid, 2006.

en va reprendre cap indemnització. Les obres van començar en una data no precisa de mitjan 1938 i, a més de les instal·lacions, que ja s'han comentat al principi, hi havia una pista de terra ben atapeïda, afavorida per la naturalesa del terreny, cosa que permetia els desplaçaments dels aparells amb seguretat. Per construir-la va ser necessari enderrocar els límits que separaven els camps dels propietaris del pla de Tapióles, un fet que suposaria, acabada la guerra, algun conflicte pel restabliment dels marges. Una referència tretra del Llibre d'Actes de l'Ajuntament ens proporciona una dada interessant respecte a la seva construcció.

*“Tenint present la construcció en aquest terme i a molta proximitat de la població d'un aeròdrom militar, la Corporació acorda la construcció de refugis per a la població en cas d'atac aeri, essent el primer i més important el de les Escoles Nacionals.”*²

L'obra va donar feina a alguna gent de Tortellà, però la major part del personal que hi treballava eren forasters, alguns vinguts de llocs tan distants com ara l'Armentera. Pel que sembla, eren obrers especialitzats en aquesta mena de construcció, ja que, un cop aquesta va finalitzar, van marxar per traslladar-se a un altre lloc³. Cal esmentar el fet que l'aeròdrom no estava encerclat per cap tanca o barrera de filferro. És per això que els nostres testimonis relaten que podien accedir lliurement als avions. Així, en una ocasió en què estaven damunt d'un aparell que era a mig construir, va passar una esquadra feixista i un suboficial els va renyar perquè podien caure bombes i matar-los. El més estrany, segons la nostra font, és que al camp hi havia, sota unes xarxes de camuflatge, diversos avions que es podien haver enlairat per fer front als atacants. Aquests aparells serien del tipus *xato*, que arribaren a la República en gran quantitat. Una mostra d'aquests aparells seria el següent:

Un dels testimonis opina que un dels avions que van arribar a la base aèria de Tortellà devia ser un *katiuska*, però aquest fet sembla poc probable tant perquè la



² Llibre d'Actes de 1938. Sessió corresponent al 14 de juny.

³ Segons un apunt de l'acta del 18 d'octubre de 1938, les obres encara no estarien acabades.



major part d'aquest tipus d'avions estaven destinats a aeròdroms més importants –en especial, els radicats a la zona centre– com perquè es refereix a ell com un caça, i en realitat es tractava d'un bombarder bimotor. Tot i això, el reproduïm per donar-ne constància.

En tot cas, el treball de construcció del refugi va ser excel·lent, ja que el grau



de conservació és impecable. Està dotat de dues portes d'entrada. A cadascuna hi ha una escala, fàcil de baixar, que porta a una galeria, a una fondària directa d'uns 10 metres, la qual, si es té en compte l'orografia del terreny, arriba fàcilment als 15 o potser 16 metres de fondària màxima, cosa que donava una gran protecció a la gent que s'hi refugiava. La galeria, en forma de ziga-zaga per millorar la seguretat de la instal·lació, va a parar a una altra porta, a la qual s'arriba pujant unes escales de dimensió semblant a la de l'anterior. Per a la ventilació de la construcció, s'hi van fer tres xemeneies, l'estat de conservació de les quals també és magnífic⁴.

Els pilots vivien a Tortellà –un d'ells es va casar amb una noia del país– i també residien a Argelaguer i Besalú. Com a servei de vigilància de les instal·lacions, hi havia un escamot d'una dotzena de soldats que vivien al mas Pla i, com que era un lloc tranquil, anaven cada dia al poble a jugar a cartes, a fer un glop, etc. Altres activitats eren més perilloses, ja que es dedicaven a fer pràctiques de tir a... les persones que passaven prop del camp. Una d'aquestes persones va ser el Sr. Espígol, el qual ens va ensenyar la cicatriu de la ferida que li va ocasionar un tret al braç d'algun d'aquells soldats que, desvagat, no se li va ocórrer res millor que practicar la punteria amb un nen d'11 anys.



⁴ La visita l'hem pogut realitzar gràcies a l'amabilitat de la Sra. Joana Pujol, propietària actual del mas, i del Sr. Joaquim Pagès, actual alcalde de Tortellà i fill d'un dels testimonis.

La cinquena columna en acció

Els avions arribaven a Tortellà transportats en grans camions. Anaven desmuntats i s'emmagatzemaven a l'església; altres es van guardar en un garatge situat davant de l'escola, ja que no hi havia lloc⁵. L'armament i les municions dels aparells també estaven apilonats en aquell mateix garatge. El màxim nombre d'avions que els testimonis van veure al camp va ser d'uns sis o set, i sempre volaven pel voltant, per la qual cosa es pot deduir que feien exercicis d'entrenament. Per quina raó a l'aeròdrom van estar tan passius davant dels esdeveniments militars que s'estaven produint? Com va ser possible que desenes d'avions estiguessin dins d'una església quan la República estava més necessitada per fer front a la superioritat del seu enemic? La resposta, segons els testimonis consultats, és que el comandament del camp de Tapioles no era fidel a la República. Devia ser un membre de l'anomenada *quinta columna*, és a dir, de la gent que, dins la rereguarda republicana, feia tot el possible per afeblir la voluntat de resistència mitjançant la difusió de rumors per estendre el derrotisme o, en el cas dels militars, per mitjà de la comunicació de tota mena d'informes militars que fossin útils per a la victòria de Franco. Aquest oficial, que residia a la població veïna de Besalú, va garantir al comandament franquista que els avions sota les seves ordres no interviendrien per detenir els bombardeigs que en aquells moments s'estaven desenvolupant, així com per cap altra operació militar. Amb aquesta garantia, l'aviació feixista va respectar el camp i va poder atacar amb tota impunitat.

La culminació de la traïció es va donar en els moments finals de la retirada cap a França. En aquestes circumstàncies, l'alt comandament de l'Exèrcit Popular havia donat l'ordre d'impedir que l'enemic pogués treure profit del material que no es podia traslladar cap a la frontera. Amb aquest efecte, el cap de l'escamot que s'havia d'encarregar de la destrucció de l'equipament emmagatzemat pertanyent a l'aeròdrom de Tapioles va demanar que tothom marxés per evitar que la voladura de les instal·lacions on hi havia els avions i la munició pogués ocasionar algun mal. Un cop tothom va obeir aquesta ordre, el sergent que manava la tropa va impedir l'execució de l'ordre. Aquesta persona, segons els testimonis, va tornar a Tortellà després de la fi de la guerra i la gent del poble va veure que portava l'uniforme d'oficial de l'exèrcit franquista, un gest que posa de manifest la mentalitat arrogant del vencedor.

⁵ Un fet demostratiu del gran nombre d'avions que hi havia, ja que el recinte interior de l'església és d'una gran amplitud. Els testimonis donen la xifra d'un centenar d'aparells perfectament embalats en caixes de fusta.



Es pot argumentar, tanmateix, una altra hipòtesi per aclarir la inactivitat dels aparells i l'emmagatzematge dins l'església, i és que aquests van arribar els mesos finals de la guerra: recordem que l'aeròdrom s'estava construint el juny de 1938, quan la situació militar ja era del tot desastrosa per a la República. Això no invalida el parer dels testimonis, ans al contrari, ja que seria del tot explicable que el responsable de l'aeròdrom decidís col·laborar amb l'enemic quan la victòria feixista era prou evident.

L'aeròdrom va ser abandonat a primers de 1939 i tant la munició com els aparells foren recollits pel servei de recuperació de material militar. Les instal·lacions les va aprofitar la gent del mas Pla, que va convertir el refugi en un magatzem d'usurda i que va fer servir el dipòsit per tenir aigua per cobrir les necessitats del bestiar. Les autoritats militars només van fer acte de presència una vegada, cap als anys cinquanta, però es van limitar a prendre nota de l'estat de l'emplaçament.

El fet que s'ha relatat estaria pendent del contrast que pugui donar la documentació escrita –per exemple, la de l'Arxiu Militar d'Àvila, que té nombroses referències dels informes que realitzava l'espionatge franquista–. Tanmateix, malgrat aquest buit, les dades proporcionades pels Srs. Pagès i Espígol ens poden aclarir una de les causes que conduïren a la desfeta de la República: la presència d'una cinquena columna dins l'Exèrcit que va anar informant el comandament franquista de la situació de les operacions militars. Però també, i això és molt més significatiu, que va posar nombrosos entrebancs a l'organització militar interna i al major aprofitament dels recursos militars. En aquest sentit, el paradigma dels fets ocorreguts a l'aeròdrom de Tapióles és dels més il·lustratius.